VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Edukacji, Nauki i Młodzieży (nr 105)**
- **Komisji Infrastruktury (nr 127)**

z dnia 28 września 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Edukacji, Nauki i Młodzieży (nr 105)

Komisji Infrastruktury (nr 127)

28 września 2017 r.

Komisje: Edukacji, Nauki i Młodzieży oraz Infrastruktury, obradujące na wspólnym posiedzeniu pod przewodnictwem posła **Rafała Grupińskiego (PO)**, przewodniczącego Komisji Edukacji, Nauki i Młodzieży, rozpatrzyły:

– informację Ministra Edukacji Narodowej na temat zmian w kształceniu zawodowym od 1 września 2017 r., wynikających z przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe oraz ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo oświatowe;

– informację Ministra Edukacji Narodowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat kształcenia w zawodach kierowca mechanik i technik transportu drogowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marzena Machałek** sekretarz stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej wraz ze współpracownikami, **Bogdan Oleksiak** dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Barbara Jaśniewicz** główny wizytator w Departamencie Leśnictwa Ministerstwa Środowiska, **Tomasz Matuszewski** starosta gostyniński, **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Monika Sobotka** naczelnik wydziału w Departamencie Nauki i Szkolnictwa Wyższego Ministerstwa Zdrowia wraz ze współpracownikami, **Elżbieta Strojna** naczelnik wydziału w Departamencie Rynku Pracy Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wraz ze współpracownikami, **Zofia Grudzińska** wiceprezes Fundacji „Przestrzeń dla edukacji", **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Joanna Rutkowska** dyrektor ds. projektów strategicznych Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" wraz ze współpracownikami, **Wojciech Starzyński** prezes Fundacji „Rodzice Szkole", **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność", **Roman Laskowski, Zbigniew Świerczek** członkowie prezydium Krajowej Sekcji Oświaty i Wychowania NSZZ „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Ewa Muszyńska, Mariusz Pawełczyk, Elżbieta Wojciechowska** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Edukacji, Nauki i Młodzieży oraz Komisji Infrastruktury. Stwierdzam kworum.

Witam panią minister Marzenę Machałek, sekretarz stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej. Z ramienia Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa pana ministra Jerzego Szmita reprezentuje dzisiaj dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, pan Bogdan Oleksiak. Witam wszystkie osoby, które licznie państwu towarzyszą. Witam pozostałych gości oraz posłów, członków obydwu Komisji.

Porządek dzienny posiedzenia obejmuje rozpatrzenie informacji Ministra Edukacji Narodowej na temat zmian w kształceniu zawodowym od 1 września 2017 r., wynikających z przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe oraz ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo oświatowe.

Szanowni państwo, bardzo proszę o przerwanie rozmów. Jeśli ktoś chce prowadzić teraz dyskusję, to zapraszam na zewnątrz.

Drugi punkt porządku dziennego to rozpatrzenie informacji Ministra Edukacji Narodowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat kształcenia w zawodach kierowca mechanik i technik transportu drogowego.

Czy są uwagi do zaproponowanego porządku? Nie słyszę uwag. Stwierdzam, że Komisje przyjęły porządek dzienny. Przystępujemy do jego realizacji. Proponuję, aby obydwa punkty zostały rozpatrzone łącznie. Czy jest na to zgoda? Nie słyszę sprzeciwu. Dziękuję.

O zabranie głosu w celu przedstawienia informacji odnośnie do obu punktów porządku dziennego poproszę jako pierwszą panią minister Marzenę Machałek.

Pani minister, bardzo proszę. Natomiast państwa bardzo proszę o uwagę. Możemy zaczynać.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Edukacji Narodowej Marzena Machałek:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni goście, Ministerstwo Edukacji Narodowej przygotowało bardzo szczegółową informację na temat zmian w kształceniu zawodowym, które weszły w życie począwszy od tego roku szkolnego. Myślę, że nie ma większego sensu w tym, żebym teraz ją państwu odczytywała. Szczegółowe informacje zawiera materiał, który dostarczyliśmy państwu posłom.

W moim wystąpieniu, przy pomocy prezentacji, postaram się bardzo syntetycznie przedstawić państwu to, co wprowadzamy do obszaru szkolnictwa zawodowego, jakie są problemy związane z kształceniem zawodowym oraz w którym kierunku będziemy zmierzać w przyszłości, niezależnie od zmian, jakie zostały już wprowadzone w bieżącym roku szkolnym.

Szanowni państwo, warto zacząć od tego, że szkolnictwo zawodowe po 1989 r. znalazło się w głębokiej zapaści. Było kilka przyczyn takiego stanu rzeczy. Transformacja ustrojowa sprawiła, że wiele zakładów pracy upadło. Niektóre dlatego, że nie sprostały rynkowym wyzwaniom w sposób oczywisty, inne czasami z zupełnie odmiennych powodów. Po 1989 r. bardzo mocno obniżyło się zainteresowanie kształceniem zawodowym, w wyniku czego kształcenie zostało ograniczone, chociaż nie chcę przez to powiedzieć, że wcześniej było ono właściwie prowadzone. Faktem jednak jest, że wcześniej w systemie zawodowym było więcej uczniów, często kształcili się oni bezpośrednio w szkołach przyzakładowych, u przyszłego pracodawcy itd. Ponieważ jednak wiele zakładów upadło, szkolnictwo zawodowe również zaczęło szwankować i stopniowo upadać.

Druga przyczyna upadku kształcenia zawodowego w Polsce wiąże się z reformą szkolnictwa przeprowadzoną w 1999 r. Zmiany wprowadzone przez ministra Handke wprowadziły i utrwaliły pewną tendencję – nie oceniam, czy była ona dobra, czy zła, po prostu stwierdzam, że tak się stało – która polegała na koncentracji wysiłków w kierunku zwiększania liczby młodzieży kształconej w ramach nauczania ogólnego. Jak państwo zapewne pamiętacie, w tym samym czasie wprowadzono reformę administracyjną kraju. W jej efekcie kształcenie zawodowe, które stopniowo upadało począwszy od 1989 r., zostało przekazane do organu prowadzącego, którym był powiat. Wszyscy wiemy, że ze względu na finanse powiatu i sposób jego funkcjonowania był on najsłabszą jednostką samorządową i nie odbudował kształcenia zawodowego, bo nie mógł tego uczynić. Dlatego znaleźliśmy się z kształceniem zawodowym w miejscu, w jakim teraz jesteśmy. Warto jednak uczciwie powiedzieć i podkreślić, że w latach 2012–2013 podjęto próbę reformy kształcenia zawodowego, wprowadzono zmiany ustawowe, zaczęto zmieniać podstawy programowe, ale niestety tamta idea reformy była obarczona błędem, polegającym na braku pracodawców w systemie kształcenia.

W związku z powyższym dziś mamy taką oto sytuację, że w niektórych zawodach i branżach mamy stwierdzoną dwupokoleniową lukę. Trzeba zrobić wszystko, aby tę sytuację zmienić. W tym celu bardzo intensywnie kilka podmiotów musi pracować i współpracować ze sobą. Ministerstwo Edukacji Narodowej powinno być miejscem, w którym przygotowuje się ramy prawne do tej współpracy, z której płynie wsparcie i inspiracja. Trzeba jednak pamiętać, że bez udziału pracodawców i większego angażowania ze strony powiatów MEN nie będzie w stanie rozwiązać problemu braku fachow-

ców na rynku pracy. Kiedy o tym mówię, niektórzy zaczynają twierdzić, że MEN zamierza przerzucić na innych odpowiedzialność z tego tytułu, ale to jest nieprawda. My nie przerzucamy odpowiedzialności.

Proszę, żebyście państwo zerknęli na pierwszy wyświetlany slajd. Jeżeli spojrzymy na aktualny udział kształcenia zawodowego i ogólnego w całości kształcenia, to się okaże, że polska proporcja jest bardzo podobna do proporcji, która występuje w Niemczech. Udział procentowy jest zatem bardzo zbliżony, ale Niemcy nie mają takich problemów z brakiem fachowych pracowników, jakie obserwujemy w naszym kraju. Na kolejnym slajdzie widzicie państwo, ilu uczniów mamy w szkołach zawodowych, ilu w technikach, a ilu w szkołach policealnych. W tym miejscu chcę państwa poinformować, że co roku na kształcenie zawodowe wydajemy ponad 9 mld zł. Środki pochodzą z subwencji, z ministerstw właściwych do prowadzenia danych zawodów oraz z pieniędzy unijnych. Mówię o pieniądzach pochodzących z budżetu państwa, czyli o pieniądzach publicznych. Zwróćcie państwo uwagę, że prawie 50% młodzieży kształci się w systemie kształcenia zawodowego, wydajemy na ten cel ponad 9 mld zł rocznie, a w zamian otrzymujemy bezrobocie na poziomie ok. 40%, jeśli chodzi o absolwentów szkół zawodowych. Czy to nie jest dziwna sytuacja?

Spróbujmy określić, jakie są przyczyny takiego stanu rzeczy. Moim zdaniem jest ich przynajmniej kilka. Po pierwsze, należy stwierdzić, że kształcimy niewłaściwie. Chodzi o to, że młodych ludzi kształci się w zawodach, które na rynku pracy nie są potrzebne. Po drugie, prawdopodobnie mamy do czynienia ze zbyt niską jakością kształcenia albo inaczej mówiąc ze zbyt małym udziałem kształcenia praktycznego w przygotowaniu ucznia do wykonywania zawodu. Po trzecie, żeby pójść na staż albo dostać jakiekolwiek pieniądze z urzędu, młody człowiek, absolwent szkoły zawodowej musi wcześniej zarejestrować się jako bezrobotny. Spróbujcie sobie państwo policzyć. Skoro 40% absolwentów szkół zawodowych trafia na bezrobocie, a my wydajemy co roku ponad 9 mld zł na kształcenie zawodowe, to ile publicznych pieniędzy jest w tym systemie marnowanych?

Szanowni państwo, pierwsza i podstawowa sprawa, na świecie dobre kształcenie zawodowe istnieje tylko w tych krajach, w których odpowiadają za nie resorty gospodarcze. System kształcenia jest opracowywany i utrzymywany we współpracy z pracodawcami. Inaczej tego się nie da właściwie zorganizować. Mówię o tym otwarcie i jasno. Kształcenie zawodowe, jego reforma musi być realizowana przy współpracy z przyszłymi pracodawcami. Ta współpraca jest wymagana na każdym etapie kształcenia. Dlatego nasza reforma opiera się na kilku założeniach, które jednocześnie są jej celami. Przede wszystkim chodzi o modernizację treści kształcenia – jak powiedziałam, większy nacisk będzie kładziony na umiejętności praktyczne. Po drugie, zależy nam na przygotowaniu uczniów do zdobywania uprawnień zawodowych. Po trzecie, chcemy wprowadzenia bardziej elastycznej struktury szkolnictwa zawodowego, oraz po czwarte, większego zaangażowania w proces kształcenia po stronie pracodawców.

Kilka zdań na temat nowej struktury szkolnictwa zawodowego. Szanowni państwo, od tego roku został wprowadzony nowy ustrój szkolny. Przewiduje on m.in. utworzenie szkoły branżowej zamiast dotychczasowej szkoły zawodowej. Szkoła branżowa jest dwustopniowa. Najpierw mamy szkołę branżową pierwszego stopnia, 3-letnią, po której będzie możliwość kontynuowania nauki w szkole branżowej drugiego stopnia, która naucza w cyklu 2-letnim. Szkoła branżowa drugiego stopnia to kształcenie zawodowe na poziomie średnim. Uprościliśmy sposób kwalifikacji. Szkoła branżowa pierwszego stopnia jest jednokwalifikacyjna, technika lub szkoły branżowe drugiego stopnia są jedno- lub dwukwalifikacyjne.

W związku z docierającymi do nas sygnałami uznaliśmy, że nie można czekać dłużej z reformą kształcenia zawodowego. Jest ona potrzebna zarówno jeśli chodzi o treść kształcenia, jak i promocję tego kształcenia. Wiemy, z czym kojarzyła się przez wiele lat szkoła zawodowa. Mniej więcej oddaje to powiedzenie: jeżeli nie będziesz się uczył, to skończysz w zawodówce. Uznaliśmy, że czas to zmienić. Oprócz tego, że chcemy, aby szkoły branżowe uczyły w zawodach zbliżonych do nazw poszczególnych placówek, to chcemy także, aby zmiana nazwy na szkołę branżową odczarowała przy okazji bardzo negatywny wizerunek szkół zawodowych.

Technikum na razie jest 4-letnie, 5-letnie technika wejdą dopiero do systemu od roku 2019. Bez zmian zostaje szkoła policealna.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Pani minister, przepraszam. Szanowni państwo, bardzo proszę o słuchanie tego, co ma do powiedzenia pani minister.

Sekretarz stanu w MEN Marzena Machałek:

Jeżeli nie jesteście państwo zainteresowani, to oczywiście mogę skrócić moje wystąpienie.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Proszę kontynuować.

Sekretarz stanu w MEN Marzena Machałek:

Szanowni państwo, mówię o niektórych rzeczach nie dlatego, aby was zmęczyć ilością informacji, zdecydowanie bardziej interesowałaby mnie dyskusja, ale mam nadzieję, że jesteście świadomi, że praktycznie rzecz biorąc, od poziomu szkolnictwa zawodowego zależy dziś dalszy rozwój gospodarczy naszego kraju. Jeśli nie uzdrowimy wspólnie szkolnictwa zawodowego, to tego rozwoju nie będzie. Musimy jednak wiedzieć, w jakiej sytuacji jesteśmy, jak wygląda rzeczywistość i skąd się biorą pewne dane i informacje, które staram się państwu przekazać.

Wracam do prezentacji. Aktualnie uczymy 213 zawodów, w 248 kwalifikacjach. Zmodernizowaliśmy podstawę programową. Zostały zmodernizowane 52 zawody, wprowadzono 8 zawodów, w tym 5 tzw. zawodów pomocniczych. Ta ostatnia kwestia jest bardzo ważna, ponieważ chodzi o zawody kierowane do uczniów z niepełnosprawnościami. Tego typu zawody są niezwykle potrzebne. Sygnalizowali to pracodawcy. Oprócz zaspakajania potrzeb pracodawców wprowadzenie tych zawodów pozwala na rzeczywiste włączenie niepełnosprawnych uczniów w życie społeczne.

Szanowni państwo, w przypadku, kiedy kładzie się nacisk na kształcenie praktyczne, niezwykle ważną rzeczą staje się uwolnienie godzin kształcenia praktycznego. Dlatego nie określiliśmy wymiaru godzin na teoretyczne kształcenie zawodowe, ale wskazano, że w szkole branżowej pierwszego stopnia na kształcenie praktyczne należy przeznaczyć co najmniej 60 godzin kształcenia zawodowego, w technikum, szkole branżowej drugiego stopnia i w szkole policealnej co najmniej 50 godzin kształcenia zawodowego. Podkreślam zwrot – co najmniej. Oznacza on, że tych godzin może być więcej.

Nie wiem, czy państwo o tym wiecie, ale na podstawie posiadanych danych można w tej chwili stwierdzić, że w roku 2016 i bieżącym spadło zainteresowanie kształceniem zawodowym wśród uczniów. Jest to wyraźny sygnał, że reforma systemu wprowadzona w 2012 r. nie przyniosła oczekiwanych skutków. Stało się tak przede wszystkim dlatego, że w procesie kształcenia zawodowego zabrakło pracodawców. Drugim słabym punktem był zdiagnozowany brak doradztwa zawodowego.

Gdybyśmy przyjrzeli się bliżej systemom kształcenia zawodowego w innych krajach np. w Niemczech lub w Szwajcarii, to zauważylibyśmy, że tam doradztwem zawodowym zajmują się także pracodawcy. Zdajemy sobie sprawę, że zmiana świadomości polskich pracodawców w tym zakresie będzie rzeczą trudną. Faktem jest, że do tego roku nie istniało skuteczne doradztwo zawodowe. Próbując temu zaradzić, wprowadziliśmy obowiązkowe doradztwo zawodowe i przygotowujemy rozporządzenie w sprawie doradztwa zawodowego. Ma ono bardzo konkretnie sprecyzować zadania doradztwa. Jest to rzecz niezbędna. Jak pokazuje doświadczenie, doradztwo zawodowe, które jest prowadzone już w szkole podstawowej – obok badania psychologicznych i pedagogicznych możliwości uczniów – powinno być nakierowane na udzielenie pomocy uczniom w wyborze szkoły branżowej lub technikum, zgodnie z wykazywanymi przez nich predyspozycjami. Oprócz tego doradztwo ma na celu dotarcie z informacją do uczniów i ich rodziców o tym, jakie zawody są potrzebne na rynku pracy, jakie rynek oferuje możliwości itd. Dziś doradztwem zawodowym często zajmują się ludzie, którzy nawet nie wiedzą, jacy pracodawcy działają w ich powiecie czy bezpośrednim sąsiedztwie.

Proszę państwa, nikogo nie trzeba przekonywać, jak ważne jest trafne kształcenie. Chcę państwa poinformować, że dziś odbędzie się pierwsze czytanie ustawy, w której

chcemy zapisać, iż subwencja na kształcenie zawodowe dla powiatów będzie uzależniona od trafności tego kształcenia. Konieczny jest ścisły związek pomiędzy tymi elementami. Żeby jednak móc określić poziom trafności kształcenia, wspólnie z Głównym Urzędem Statystycznym i Instytutem Badań Edukacyjnych przygotowujemy w tym celu specjalne narzędzie. Począwszy od roku 2019 i 2020 zamierzamy przygotować nowe rozwiązania w zakresie praktycznej nauki zawodu. W tej chwili trwa w tej materii konkurs ogłoszony przez Ministerstwo Edukacji Narodowej. Chcemy wprowadzić jako obowiązkowy ogólnopolski egzamin zawodowy oraz ogólnopolską platformę internetową, gdzie uczniowie, pracodawcy i rodzice będą się mogli spotykać i wymieniać między sobą informacje.

Więcej informacji na ten temat otrzymaliście państwo w materiale resortu edukacji. Nie chcę ich teraz powielać, ale na koniec wystąpienia powiem kilka zdań na temat podstaw programowych. Najważniejsza informacja jest taka, że zmieniamy podstawy programowe w taki sposób, żeby stały się czytelne dla pracodawcy, dla nauczyciela i dla dyrektora. W tej chwili czeka nas 12 konferencji branżowych, podczas których określimy zapotrzebowanie na poszczególne zawody, przedyskutujemy podstawę programową i porozmawiamy o potrzebnych umiejętnościach, jakie uczeń musi opanować po danym etapie kształcenia w szkole zawodowej oraz będziemy wypracowywać kryteria weryfikacji tychże umiejętności. Uważamy, że na każdym etapie kształcenia zawodowego, począwszy od klasyfikacji zawodowej, programowania, praktycznej nauki zawodu, a nawet dokształcania nauczycieli, a później jeszcze egzaminowania, w systemie kształcenia muszą aktywnie funkcjonować pracodawcy. W tej chwili stoi przed nami wielkie, wspólne wyzwanie odbudowy szkolnictwa zawodowego.

Jeżeli chodzi o drugi temat dzisiejszego posiedzenia Komisji, czyli kwestię kształcenia w zawodach kierowca mechanik i technik transportu drogowego, to chciałabym przekazać głos towarzyszącej mi pani naczelnik Emilii Maciejewskiej. Prowadziła ona ten projekt w resorcie i najpełniej przestawi państwu stan faktyczny. Później chętnie odpowiem na kierowane do nas pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję, pani minister. Zgodnie z życzeniem, udzielam głosu pani naczelnik. Proszę o zwięzłą wypowiedź, a państwa posłów o uwagę. Rozmowy przeszkadzają, a poza tym rozmawiający zużywają więcej tlenu, co powoduje, że osobniki nieco słabsze mogą mieć później kłopot z myśleniem. Jest to wynik niedotlenienia. W powietrzu znajduje się za dużo dwutlenku węgla. Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w Departamencie Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego Ministerstwa Edukacji Narodowej Emilia Maciejewska:

Dzień dobry państwu. Chciałabym przedstawić informację na temat kształcenia w zawodzie kierowca mechanik i technik transportu drogowego. Są to jedyne zawody, które w systemie szkolnictwa zawodowego przygotowują uczniów do prowadzenia samochodów ciężarowych. Obydwa zawody mają jedną, wspólną kwalifikację. Osoba, która uzyska kwalifikację w zawodzie kierowca mechanik i ukończy szkołę w tym zawodzie, będzie mogła następnie kontynuować naukę w technikum transportu drogowego w zakresie drugiej kwalifikacji i w ten sposób dojść do tytułu technika transportu drogowego.

W przypadku zawodu technika transportu drogowego uczniowie są przygotowywani do testu kwalifikacyjnego w zakresie kwalifikacji wstępnej, a jak państwo wiecie, zdobycie kwalifikacji wstępnej jest warunkiem koniecznym, żeby móc uzyskać prawo jazdy kategorii C w wieku 18 lat, a nie dopiero w wieku lat 21, jak ma to miejsce w przypadku każdej innej osoby. Poza tym uczniowie są przygotowywani do prowadzenia i obsługi pojazdu samochodowego w zakresie niezbędnym zarówno do uzyskania prawa jazdy kategorii B, jak i prawa jazdy kategorii C+E.

W roku szkolnym 2016–2017 w szkołach policealnych, bo tylko w nich może na dziś odbywać się kształcenie w zawodzie technik transportu drogowego, są to szkoły 2-letnie, kształcono 311 uczniów. Uczęszczali oni tylko do pięciu szkół. Pozostałe nie podjęły się kształcenia w tym zawodzie. Trzeba w tym miejscu powiedzieć, że w tym zawodzie prowadzone są również kwalifikacyjne kursy zawodowe na wniosek Ministra Infrastruktury i Budownictwa, ale w żadnym z dwóch wymienionych zawodów nie cieszą się one

jakąś nadmierną popularnością. Zgodnie z danymi z Systemu Informacji Oświatowej na dzień 30 września 2016 r. takie kursy prowadziła tylko jedna placówka. Było to Centrum Kształcenia Praktycznego w Pleszewie. Na kwalifikacyjnym kursie zawodowym z pierwszej kwalifikacji miało ono 31 osób, a z drugiej kwalifikacji 32 osoby.

Warto poinformować i podkreślić, że kwalifikacyjne kursy zawodowe mogą prowadzić szkoły, placówki kształcenia ustawicznego oraz ośrodki kształcenia i doskonalenia zawodowego, ale mogą to czynić także instytucje rynku pracy i podmioty prowadzące działalność oświatową. Wachlarz instytucji jest szeroki, ale z jakichś powodów kursy nie cieszą się duża popularnością. Absolwent kwalifikacyjnego kursu zawodowego, podobnie jak uczeń czy słuchacz szkoły dla dorosłych może przystąpić do egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie, przygotowany jest w zakresie takich samych umiejętności jak uczeń lub słuchacz szkoły, a po zdaniu egzaminu uzyskuje świadectwo potwierdzające daną kwalifikację. W przypadku zawodu technik transportu drogowego, gdzie mamy wyodrębnione dwie kwalifikacje, żeby uzyskać dyplom w tym zawodzie, należy potwierdzić zarówno pierwszą kwalifikację, jak i drugą oraz posiadać co najmniej średni poziom wykształcenia, w przyszłości średni branżowy. Wtedy można otrzymać tytuł technika transportu drogowego.

Jeżeli jest mowa o kierowcy mechaniku, to jest to nowy zawód, wprowadzony na wniosek Ministra Infrastruktury i Budownictwa do zasadniczych szkół zawodowych od 1 września 2016 r. Można powiedzieć, że zawód bardzo świeży, ale jak na tak nowy zawód spotkał się z bardzo dużym zainteresowaniem. W ubiegłym roku w klasach pierwszych podjęło naukę 717 uczniów w 54 szkołach. Z jednej strony mamy więc technika transportu drogowego, który to zawód można zdobyć w pięciu szkołach policealnych, a z drugiej kierowcę mechanika, w którym to zawodzie tylko w ubiegłym roku kształcenie było realizowane w 54 szkołach. Niestety nie dysponujemy jeszcze danymi na bieżący rok szkolny, ponieważ szkoły będą sprawozdawać się do Systemu Informacji Oświatowej dopiero na dzień 30 września 2017 r. Oznacza to, że aktualne dane będą dostępne w połowie listopada, najwcześniej na początku tego miesiąca.

Szanowni państwo, uczniowie kształcący się w zawodzie kierowca mechanik, podobnie jak w przypadku technika transportu drogowego, są przygotowywani do testu kwalifikacyjnego w zakresie kwalifikacji wstępnej. Umożliwia to, co szczególnie podkreślam, zdobycie przez nich prawa jazdy kategorii C już w wieku 18 lat. Przygotowuje się ich również do prowadzenia i obsługi pojazdu samochodowego w zakresie niezbędnym do uzyskania prawa jazdy kategorii B. Podobnie jak w przypadku zawodu technik transportu drogowego, wymagane umiejętności można zdobyć także na kwalifikacyjnym kursie zawodowym. Może w nim uczestniczyć każda dorosła osoba i zdobyć ten zawód.

Wysokie Komisje, resort zna oczekiwania firm transportowych, tzn. wprowadzenie prawa jazdy kategorii C. Dzisiaj, ze względu na obecnie obowiązujące przepisy, widzimy dwie bariery, które sprawiają, że nie możemy wprowadzić prawa jazdy kategorii C do tego zawodu. Pierwszą barierą jest wiek uczniów. Do branżowych szkól pierwszego stopnia trafiają osoby w wieku 14–15 lat, a to oznacza, że nie będą w stanie w bardzo krótkim czasie, który im pozostanie, zgodnie z przepisami Ministra Infrastruktury i Budownictwa uzyskać zarówno przygotowania w zakresie prawa jazdy kategorii B, jak i w zakresie kategorii C. Zgodnie z przepisami ustawy o kierujących pojazdami uprawnienie takie może zdobyć osoba, w przypadku ucznia, najwcześniej na 12 miesięcy przed osiągnięciem wyznaczonego wieku. W sytuacji, kiedy prawo jazdy kategorii B może zdobyć osoba mająca lat 18, to szkolenie w szkole branżowej może rozpocząć siedemnastolatek. Jeśli jednak do szkoły branżowej pierwszego stopnia trafi czternastolatek, to nie będzie mieć on żadnych szans na to, aby uzyskać równolegle prawo jazdy kategorii B i C. Zabraknie mu na to czasu, a należy pamiętać, że w szkole branżowej pierwszego stopnia są realizowane także przedmioty z zakresu kształcenia ogólnego.

Druga bariera to regulacje związane z prowadzeniem badań lekarskich. Minister Infrastruktury poinformował Ministerstwo Edukacji Narodowej o tym, że planuje wprowadzenie stosownych zmian w przepisach, które sprawią, że dotychczasowe bariery nie będą już przeszkadzały uczniom w uzyskaniu uprawnień do prowadzenia pojazdów, do których wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii C. Cały czas trwają mię-

dzyresortowe rozmowy na ten temat. Przed 2 tygodniami odbyło się kolejne spotkanie przedstawicieli Ministerstwa Edukacji Narodowej, Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministerstwa Zdrowia, z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Rozwoju, który to resort również włączył się ostatnio w trwające prace. Kolejne spotkanie odbędzie się za 2 lub 3 tygodnie. Jego organizatorem będzie właśnie Ministerstwo Rozwoju. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję. Panie dyrektorze, czy chciałby pan o coś uzupełnić informację resortu edukacji? Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Bogdan Oleksiak:

Panowie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli chodzi o Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, to przede wszystkim chcielibyśmy podziękować Ministerstwu Edukacji Narodowej za to, że bardzo się zaangażowało w proces zmian. Sporo zostało już zrobione, ale jeszcze nie wszystko. Przewoźnicy i rynek przedsiębiorców transportowych cały czas potrzebuje nowych kierowców i to również jest fakt.

Według nas trudności z wprowadzeniem podstawy programowej w zawodzie kierowca mechanik i przygotowania uczniów do uzyskania prawa jazdy kategorii C, zgodnie ze stanowiskiem zaprezentowanym przez MEN, sprowadzają się w praktyce do dwóch kwestii. Pierwsza to minimalny wiek wymagany do przystąpienia do kursu na prawo jazdy kategorii C, a druga to brak podstaw do skierowania na badania psychologiczne stwierdzające brak przeciwwskazań do kierowania pojazdem kategorii C.

W tym miejscu należy wyjaśnić, że minimalny wiek, w którym można przystąpić do kursu na prawo jazdy określa art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Warto chyba przypomnieć ów krótki artykuł. Stanowi on, że osoba ubiegająca się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdem silnikowym lub uprawnienia do kierowania tramwajem może rozpocząć szkolenie nie wcześniej niż 3 miesiące przed osiągnięciem minimalnego wieku, o którym mowa odpowiednio w art. 8 lub art. 9, wymaganego od kierującego pojazdem objętego tym uprawnieniem, a jeżeli osobą taką jest uczeń uczestniczący w zajęciach szkolnych w szkole, w której podstawa programowa kształcenia w zawodzie przewiduje uzyskanie umiejętności kierowania pojazdem silnikowym, okres ten wynosi 12 miesięcy.

Proponowana przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa zmiana tego przepisu polega na likwidacji wskazanego okresu 12 miesięcy poprzedzającego uzyskanie minimalnego wieku umożliwiającego przystąpienie do kursu na prawo jazdy. Wprowadzony wyjątek dotyczy tylko kursu na prawo jazdy prowadzonego w szkole, której podstawa programowa kształcenia w zawodzie przewiduje uzyskanie umiejętności kierowania pojazdem silnikowym. W tym miejscu należy wskazać, że w ocenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa projektowana zmiana dotyczy tylko tych osób, które rozpoczęły edukację w wieku 6 lat. Te dzieci znajdują się obecnie w VII klasie szkoły podstawowej i ewentualną edukację w szkole branżowej pierwszego stopnia rozpoczną dopiero za 2 lata, tj. w roku szkolnym 2019/2020. W ocenie resortu transportu dla dzieci, które rozpoczęły edukację w wieku 7 lat i chciałyby kształcić się w zawodzie kierowca mechanik przygotowującym do uzyskania prawa jazdy kategorii C, przedmiotowa zmiana nie jest potrzebna.

Kolejna sprawa. Przedstawicielki Ministerstwa Edukacji Narodowej wspominały o kwestii badań psychologicznych osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień na kategorię C, w szkole, w której podstawa programowa kształcenia w zawodzie przewiduje uzyskanie umiejętności kierowania pojazdem silnikowym. Jeśli chodzi o stanowisko Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, to podjęło ono działania na rzecz wprowadzenia stosownych zmian. Chodzi o art. 83 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami. Analogiczna zmiana będzie musiała dotyczyć badań lekarskich. Wprawdzie Ministerstwo Edukacji Narodowej wskazało na potrzebę zmiany przepisów w zakresie badań psychologicznych, jednak ze względu na analogię i rozwiązania prawne zmianie powinien ulec także art. 76 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami. Ponadto minister infrastruktury

wystąpił do Ministerstwa Zdrowia o zmianę odpowiednich przepisów pozostających w jego właściwości, jednakże Minister Zdrowia nie przewiduje zmian tych przepisów.

W tym miejscu muszę powiedzieć, że resort transportu podejmuje konsekwentnie działania na rzecz umożliwienia osobom chętnym do uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami kategorii C w związku z kształceniem w zawodzie kierowca mechanik. Chodzi o działania, na które zwróciło uwagę Ministerstwo Edukacji Narodowej. Trudności w osiągnięciu powyższego celu skłaniają jednak Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa do dalszej analizy przepisów prawnych i szukania alternatywnych rozwiązań, które pozwolą na osiągnięcie celu.

Jeśli chodzi o analizę wniosków, to oczywiście ją przeprowadziliśmy. Wynika z niej, że dotychczas istniało kształcenie w takich zawodach jak np. mechanik pojazdów samochodowych, które zgodnie z podstawą programową przygotowywało do uzyskania prawa jazdy kategorii B. Rozpoczęcie edukacji w zawodzie kierowca mechanik nadal przygotowuje ostatecznie do uzyskania prawa jazdy kategorii B. Uzyskanie profilu kandydata na kierowcą również odnosi się do prawa jazdy kategorii B, a nie – jak mówi nasza propozycja – prawa jazdy kategorii C. Przystąpienie do uzyskania kwalifikacji wstępnej wymaga od osoby wykazania braku przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Jest to określone w art. 39b ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym. Wniosek jest następujący: mając powyższe na względzie, należy wskazać, że stwierdzenie w podstawie programowej, że w ramach nauczania zawodu kierowca mechanik następuje m.in. przygotowanie do uzyskania prawa jazdy kategorii C, byłoby w zupełności wystarczające do tego, żeby dyrektor szkoły, która kształci w tym zawodzie, kierował uczniów na konieczne badania i pokrywał ich koszty. Oznacza to, że zmiana przepisów przez Ministra Zdrowia byłaby w ogóle niepotrzebna. Można tę regulację wprowadzić bezpośrednio do podstawy programowej kształcenia w zawodzie kierowca mechanik. Mam na myśli przygotowanie do uzyskania prawa jazdy kategorii C. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję. Widzę na sali przedstawicieli Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Czy ktoś z panów chciałby zabrać głos, zanim rozpoczniemy dyskusję? Pan prezes Jan Buczek? Bardzo proszę.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek:

Dziękuję, panie przewodniczący. Zamiast wystąpienia z mojej strony mam prośbę do pana przewodniczącego o umożliwienie nam przedstawienia krótkiej prezentacji. Poprowadzi ją pan Sławomir Jeneralski. Mamy nadzieję, że ta prezentacja pozwoli nam w dalszej części posiedzenia na prowadzenie bardziej owocnej dyskusji na temat problematyki związanej z kształceniem zawodowym w zawodzie kierowca mechanik. Czy pan przewodniczący przychyli się do naszej prośby?

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Jak długa byłaby ta prezentacja?

Przedstawiciel ZMPD Sławomir Jeneralski:

Nie dłuższa niż 8 minut.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Jeżeli tylko 8 minut, to prezydium wyraża zgodę. Bardzo proszę.

Przedstawiciel ZMPD Sławomir Jeneralski:

Dzień dobry państwu. Chyba nie zaczęliśmy obrad tak jak trzeba, ponieważ już zajmujemy się szczegółami, a jeszcze nie powiedzieliśmy, o co tak naprawdę chodzi. Postaram się ten brak uzupełnić i przedstawię, dziękując przewodniczącemu za wyrażoną zgodę, punkt widzenia branży transportowej. Mam nadzieję, że uda mi się wyjaśnić, skąd bierze się wielka determinacja po naszej stronie w dążeniu do tego, aby model kształcenia przybrał formę, na której branży naprawdę zależy.

Szanowni państwo, oczywiście wcale nie chodzi o kształcenie kierowców, tylko o to, że na rynku brakuje rąk do pracy. Nie ma kto jeździć polskimi i europejskimi ciężarów-

kami. To jest główny problem. Brak efektywnego systemu kształcenia kierowców w Polsce to jedna z przyczyn tego problemu. Nie jest to jedyna przyczyna, ale niewątpliwie bardzo poważna. Dziś w naszym kraju deficyt kierowców szacuje się nawet na 100 tys. osób. Szacunki są różne, w zależności od przyjętych kryteriów dokonywania obliczeń, natomiast niewątpliwie, jeśli podamy liczbę 100 tys., to wcale nie przesadzimy.

Z czego to wynika? Potencjał branży jest ogromny. Polscy przewoźnicy międzynarodowi obsługują dziś 25% rynku przewozów na terenie Unii Europejskiej, tak się rozwinęli. Na ekranie widzicie państwo dane liczbowe dotyczące firm i pojazdów. Wykresy pokazują transport międzynarodowy i krajowy. Transport krajowy to ciemniejsza część, a międzynarodowy – jaśniejsza, górna, część słupka na wykresie. Mamy ponad 62 tys. firm w transporcie krajowym i ponad 33 tys. w transporcie międzynarodowym. Proszę zauważyć, że od 2013 r. te liczby cały czas rosną.

Wielkości pokazane na kolejnym slajdzie dotyczą liczby firm i wypisów, czyli inaczej mówiąc, firm i pojazdów w transporcie międzynarodowym. Zauważcie państwo, w jakim tempie rośnie liczba ciężarówek. Pokazują ją te dłuższe, ciemne słupki na wykresie. Dziś mamy już ponad 212 tys. pojazdów w transporcie międzynarodowym. Proszę mi wierzyć, że na razie nic nie zwiastuje dnia, od którego te słupki miałyby się ewentualnie zacząć kurczyć. Wbrew pewnym tendencjom, o których można by długo mówić, branża cały czas się rozwija. Kolejny slajd pokazuje sytuację w transporcie krajowym: widać dynamiczny rozwój. W tym transporcie także potrzeba kierowców i nie chodzi o kierowców limuzyn, tylko o kierowców ciężarówek.

Kolejna plansza jest szczególnie istotna. Szanowni państwo, jak widzicie, w tym przypadku dynamika wzrostu jest największa. Chodzi o liczbę wydanych świadectw kierowców, czyli mówiąc językiem potocznym, uprawnień dla kierowców spoza Unii Europejskiej do pracy w polskich firmach transportowych. Obserwujemy wzrost o 100% rocznie. Dziś można zaryzykować stwierdzenie, i nie będzie w nim przesady, że rozwój całego polskiego transportu opiera się na pracownikach importowanych. Wywodzą się oni z Ukrainy, Rosji, Białorusi, a nawet z Kazachstanu i innych państw, dość odległych od nas. Polskich kierowców nie ma, mimo tak ogromnego potencjału branży transportowej. Pokazana plansza zawiera niestety prawdziwą informację. Żadna szkoła ponadgimnazjalna czy ponadpodstawowa nie kształci w Polsce zawodowych kierowców, czyli takich, którzy posiadają prawo jazdy kategorii C i C+E. Dzieje się tak, mimo że naprawdę dużo się zdarzyło. To nie jest tak, że zgłaszamy jakieś pretensje pod adresem Ministerstwa Edukacji Narodowej. Wprost przeciwnie – dostrzegamy fakt, że zawód kierowca mechanik powrócił w 2015 r. Jeździliśmy po starostwach i wiemy, że klasy kształcące w tym zawodzie rosną jak grzyby po deszczu. Zebraliśmy dane na własną rękę i wiemy, że w pierwszym roku powstało ponad 50 klas, a w tym roku już ponad 60. W sumie mamy sto kilkanaście klas pierwszych i drugich, które chcą kształcić kierowców, mimo że nie mogą tego czynić.

Szanowni państwo, doceniamy i szanujemy fakt kwalifikacji wstępnej. Jest to duże osiągnięcie branży i znaczący krok do przodu w porównaniu z tym, z czym mieliśmy do czynienia przed 2015 r. Branża potrzebuje jednak kierowców z prawem jazdy kategorii C i C+E. Tacy pracownicy są potrzebni i to nie podlega dyskusji. Wiemy, że można wyjść poza podstawę programową, ale to my o tym wiemy. Tylko czy o tym wiedzą również szkoły? Co do tego posiadamy bardzo poważne wątpliwości. Nie mamy natomiast żadnych wątpliwości, że brak w podstawie programowej kategorii C i C+E powoduje, że szkołom będzie coraz trudniej organizować nabór chętnych do klas o profilu kierowca mechanik. Proszę pamiętać o tym, że decyzję, do jakiej szkoły pójdzie dziecko po szkole podstawowej, w dużej mierze podejmują rodzice tego dziecka. Oni stawiają sobie proste pytanie: Jaki zawód będzie miał mój syn, gdy skończy szkołę? Dziś odpowiedź brzmi: będzie kierowcą limuzyny. W tej sytuacji rodzice mówią: to my dziękujemy. Gdyby jednak młody człowiek mógł być kierowcą tira albo innego pojazdu ciężarowego, sytuacja, jeśli chodzi o decyzję w sprawie posłania dziecka do szkoły, prawdopodobnie wyglądałaby inaczej.

Jest jeszcze drugi poważny skutek braku w podstawie programowej prawa jazdy kategorii C. W jaki sposób takie organizacje jak Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego albo

inne organizacje zrzeszające przewoźników mają namawiać swoich członków, żeby ci przystępowali do systemu kształcenia dualnego, żeby organizowali u siebie praktyczną naukę zawodu? Przecież oni nie potrzebują kierowców limuzyn i nie będą angażować się w kształcenie kierowców motocykli i samochodów osobowych. Jeśli jednak będzie kategoria C i C+E, to tacy przedsiębiorcy, jak siedzący dziś na tej Sali, sami zaproszą młodych ludzi ze szkół do swoich firm na praktyki. Przygotują sobie fachowców na miarę, zgodnie z potrzebami swoich firm. Przedsiębiorcy transportowi marzą o takiej sytuacji. Wejdą w to i wykorzystają istniejącą sposobność. Możecie państwo być o to spokojni. Muszą jednak mieć konkret, na którym im zależy.

Proszę państwa, na wiosnę tego roku pisaliśmy pisma do różnych adresatów, w których apelowaliśmy, aby nowy model kształcenia obejmował prawo jazdy kategorii C w szkole branżowej, a następnie istniała możliwość kontynuowania nauki w branżówce drugiego stopnia na kategorię C+E. O przeszkodach, które uniemożliwiają ten model kształcenia, była już dziś mowa. Poprzednicy wskazywali na wiek i badania psychologiczne. Z naszej diagnozy wynika, że wszystko sprowadza się tak naprawdę do dwóch ustaw i przepisów wykonawczych wynikających z tych ustaw.

To już jest koniec mojej prezentacji, ale chciałbym jeszcze poprosić o zgodę na przedstawienie krótkiej konkluzji. Proszę państwa, odbywamy dziesiątki spotkań, na których przewoźnicy skażą się na to, że ich ciężarówkami nie ma kto jeździć. Mówią, że brak kierowców jest jednym z dwóch największych problemów branży. Te problemy to brak kierowców i protekcjonizm ze strony państw tzw. starej Unii. Często na wspomnianych spotkaniach z przewoźnikami pojawia się następujące pytanie: Skoro państwa starej Europy – Francuzi, Włosi, Niemcy i inni – mogą zmieniać prawo w sposób głęboki i budzący szereg kontrowersji, żeby eliminować polskich przewoźników z unijnego rynku, to dlaczego polskie państwo nie może zmienić zaledwie dwóch ustaw i to w zakresie, który nie budzi najmniejszych kontrowersji, żeby wspomagać branżę transportu drogowego? Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję. Otwieram dyskusję. Najpierw państwo posłowie.

Pani poseł Joanna Fabisiak, bardzo proszę.

Poseł Joanna Fabisiak (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wprawdzie dzisiejsza debata jest zdominowana przez jeden zawód, ale moje pytania będą raczej ogólnej natury, chociaż również w jakiś sposób powiązane z tym zawodem. Pierwsze pytanie dotyczy egzaminu maturalnego w nowym systemie szkoły branżowej drugiego stopnia. Absolwent tej szkoły, który zdaje maturę, jeśli zda ją bardzo dobrze z przedmiotów ogólnych, otrzyma punkty, jeśli będzie starał się później o przyjęcie na wyższą uczelnię. Nie otrzyma jednak punktów za przedmioty zawodowe. Moim zdaniem jest to przejaw nierównego traktowania maturzystów. Zauważcie państwo, że absolwent szkoły branżowej drugiego stopnia de facto musi zdać dwie matury: pierwszą zawodową, bardzo trudną i drugą ogólną, równie trudną. Dlaczego w takim razie, jeśli potem wybiera się on na studia politechniczne, nie otrzymuje dodatkowych punktów za zdane przedmioty zawodowe? Przecież te przedmioty będzie miał później także na wybranym kierunku studiów. Czy to nie jest dyskryminacja? Ten problem poruszam od dość dawna, ale bez żadnego skutku. Skoro jednak dziś rozmawiamy o reformie szkolnictwa zawodowego, to chciałabym usłyszeć, jakie jest stanowisko państwa z ministerstwa na ten temat.

Druga sprawa dotyczy praktyk. Na stronie 7 materiału przygotowanego przez MEN przeczytałam, że w szkołach branżowych pierwszego stopnia obowiązkowo na ten cel ma być przeznaczone 60% zajęć. Niedookreślona jest jednak liczba godzin zajęć teoretycznych. W szkołach policealnych na praktyki ma być przeznaczone 50% wszystkich godzin. Przed chwilą pan ze Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych powiedział, że z otwartymi ramionami są w firmach transportowych oczekiwani uczniowie, których przewoźnicy przygotują do zawodu. To jest jednak tylko jeden zawód. Mnie interesuje bardziej kwestia innych, pozostałych zawodów. Jak państwo wiecie, model niemiecki, który doskonale sprawdza siew kształceniu zawodowym, jest bardzo kon-

kretny. Niemiecki uczeń szkoły zawodowej odbywa praktyki w zakładzie, u przedsiębiorcy i one są płatne. Nie wiem, ile jest godzin tych praktyk, ale chodzi o to, że młody człowiek na praktykach nie jest traktowany jak uczeń, mimo że jest tym uczniem, ale jak normalny pracownik, tzn. zarabia pieniądze. Oznacza to, że z praktyk wynosi podwójną korzyść: po pierwsze, zdobywa umiejętności, a po drugie, otrzymuje wynagrodzenie.

Chciałabym się dowiedzieć, jakie są plany ministerstwa, jeśli chodzi o wynagrodzenie za praktyki polskich uczniów. Czy są w ogóle jakieś propozycje rozwiązania i uregulowania tej kwestii w taki sposób, żeby wszyscy zainteresowani byli usatysfakcjonowani? Jeżeli takie rozwiązanie się nie znajdzie, to nadal będzie tak, jak jest dotychczas, tzn. wielu uczniów, w tej chwili będą to absolwenci szkoły branżowej pierwszego stopnia, będzie wyjeżdżać, głównie do Niemiec. Jadą tam jako praktykanci, ale te praktyki są bardzo dobrze płatne. Żeby zapobiec temu zjawisku, nie wystarczy zapis znajdujący się na stronie 7 materiału MEN. Bardzo proszę o wyjaśnienie tej sprawy.

Była jeszcze trzecia kwestia, do której chciałam się odnieść, ale dotyczy ona bardzo ogólnych spraw, dlatego ograniczę moją wypowiedź tylko do dwóch przedstawionych wyżej problemów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję, pani poseł. Czy ktoś z posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Nie ma chętnych, ale jak widzę, dość licznie zgłaszają się goście.

Bardzo proszę, pan Jan Buczek, prezes ZMPD.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie i panowie posłowie, na wstępie chcę serdecznie podziękować za możliwość dyskutowania na tak szacownym forum o losach zawodu kierowca mechanik. Jak powiedział podczas prezentacji nasz przedstawiciel, pan Sławomir Jeneralski, jesteśmy niezmiernie zaniepokojeni głębokim kryzysem, który wystąpił w obszarze pozyskiwania nowych kadr do zawodu kierowcy mechanika. Istnieją oczywiście obiektywne przyczyny tych trudności wspominano już o nich, mam na myśli przeszkody uniemożliwiające intensyfikację kształcenia zawodowego na oczekiwanym przez nas poziomie, ale jak się wydaje, nie ma odważnego, który nazwałby rzecz po imieniu. Jestem znany z tego, że zawsze mówię to, co myślę, czego nikt inny nie chce powiedzieć, dlatego chciałbym skorzystać z zaistniałej sposobności i przedstawić państwu stanowisko naszego zrzeszenia.

Wydaje się, że gdzieś w gabinetach decydentów nieoficjalnie mówi się, wspominają o tym także wysocy przedstawiciele Ministerstwa Edukacji Narodowej, gdy w dyskusji puszczą im nerwy, iż nie będzie zgody na to, żeby młodzi absolwenci szkoły branżowej pierwszego stopnia, ludzie w wieku 18 lat, zasiedli za kierownicą 40-tonowej ciężarówki, zostawili rodziny i domy i udali się w wielomiesięczną podróż związaną z wykonywaną pracą. Takie stawianie sprawy jest w naszej ocenie zupełnie niepotrzebne. Utrudnia ono rzeczową dyskusję i szukanie skutecznego rozwiązania problemu. Zdecydowanie zaprzeczam poza tym, że takowe sytuacje mają w ogóle miejsce w transporcie drogowym. Żaden szanujący się i poważny przedsiębiorca tak nie działa. W naszej branży mamy z reguły do czynienia z ludźmi myślącymi, gdyż ci, którzy myśleć nie potrafią, nie mają w niej czego szukać. Nikt o zdrowych zmysłach nie zatrudni osiemnastolatka, żeby od razu wysyłać go w dalekie trasy 40-tonową ciężarówką. To są mity, szanowni państwo, i dlatego warto je obalić na samym początku dyskusji. Inaczej będą nam utrudniać dalszą dyskusję o ważnych kwestiach dotyczących funkcjonowania branży transportowej. Pamiętajmy o tym, co powiedziała pani minister, że funkcjonowanie branży jest istotne z punktu widzenia interesu gospodarczego kraju.

Szanowni państwo, dopominamy się o to, aby to, co dotychczas stoi na głowie, postawić na nogi. Od posłów, od decydentów, wysokich przedstawicieli naszej administracji oczekujemy, że pochylą się nad problemem i znajdą satysfakcjonujące rozwiązanie. Zawód kierowcy mechanika jest z jednej strony bardzo pożądany przez młodych ludzi, zwłaszcza w sytuacji, kiedy nie mają innych opcji pozwalających na wyrwanie się z matni codziennego, niezbyt ciekawego życia. Mam na myśli osoby z niewielkich wiosek, z głębokiej prowincji, których nie stać na wydanie 12 tys. zł na zdobycie kwalifikacji w zawo-

dzie kierowcy z pominięciem szkoły branżowej. Dla młodych ludzi zawód kierowcy jest atrakcyjny, tym bardziej że dostrzegają w nim, o wiele wyraźniej niż politycy i urzędnicy, szansę na zmianę swojego statusu społecznego i zawodowego. Skąd się wzięli przedsiębiorcy funkcjonujący w branży transportowej? Właśnie z grona zawodowych kierowców. Wielu z nas wykonywało wcześniej zawód kierowcy. To wtedy nauczyliśmy się prawdziwego życia, tak jak kiedyś młodzi ludzie uczyli się go w wojsku. Tam nauczyliśmy się pracy, logicznego myślenia i tam zaczęły się nasze marzenia o własnej firmie, a co za tym idzie, o zupełnie innej przyszłości. Kierowcy przeobrazili się w pracodawców i są to najlepsi pracodawcy w branży. Myślę, że państwu powinno zależeć na stworzeniu szansy, która pozwoli młodym ludziom na zdobycie ciekawej pracy i na wyrwanie się z codziennego marazmu. Branża budowlana takich szans im nie stwarza, a rzeczywistość jest taka, że tych młodych chłopaków najczęściej wykorzystuje się do prostych prac w budownictwie. Na ten aspekt sprawy zwracam szczególną uwagę. Z punkt widzenia społecznego wszyscy powinniśmy mieć go głęboko w sercu.

Szanowni państwo, wielu uczestników dyskusji wykorzystuje różnego rodzaju nieprawidłowości, o których wspominamy także my jako przedstawiciele branży. Chodzi o nieuczciwe traktowanie pracowników w relacji pracodawca–pracownik, czy też o praktyki wręcz kryminalne, które stanowczo piętnujemy. Nie ma jednak co ukrywać, że takie rzeczy się nie zdarzają. One mają miejsce, ale zdecydowanie je zwalczamy. Chcę wyraźnie podkreślić, że nie te problemy są przedmiotem naszej dzisiejszej dyskusji. Jeśli podejrzewamy przestępstwo, należy powiadomić prokuratora. Dzisiaj przedstawiamy natomiast bolączki i interesy uczciwych polskich przedsiębiorców z branży transportowej. Zależy nam na dalszym rozwoju branży, która stała się znakomitą wizytówką polskiej gospodarki, można powiedzieć, że jest wręcz naszym produktem eksportowym. Bardzo się tym szczycimy, bardzo nas to cieszy i dlatego dbamy o interesy branży, piętnując publicznie niewłaściwe zachowania i sytuacje. Nie wszyscy przewoźnicy są jednak członkami naszych stowarzyszeń, zwłaszcza w przypadku tych nieuczciwych nie bardzo można liczyć na ich członkostwo w stowarzyszeniu i z nimi faktycznie mamy kłopoty.

Przypominam, że stowarzyszeń przewoźników jest zarejestrowanych w kraju ponad 40. Zdarzają się oczywiście nieprawidłowości, bo nie da się ich całkowicie uniknąć. Szczególnie dotkliwie odczuwamy, kiedy gdzieś za granicą wykorzystuje się je do obniżania autorytetu i pozycji polskich firm transportowych, pokazując w telewizji naganne praktyki, do których dochodzi przy udziale samochodów z polską rejestracją. Zależy mi, szanowni państwo, abyśmy skutecznie rozprawili się z kolejnym mitem, iż za nielegalnymi praktykami w konkurencji na wewnętrznych rynkach Europy Zachodniej, w krajach starej Unii Europejskiej, kryją się polscy przedsiębiorcy. To nie jest prawda. Zwykle, niemal w stu procentach, za te naganne praktyki odpowiadają przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym. W celu obniżenia kosztów wykorzystują one przedsiębiorstwa, stworzone zresztą przez siebie, które są w rzeczywistości spółkami widmo, mają tylko kancelarię, do której trafia korespondencja, ale samochody zaraz po zakupie są eksploatowane tylko na wewnętrznych rynkach starych krajów Unii, ale zatrudnia się kierowców z państwa Europy Środkowo-Wschodniej. Rotacja zatrudnienia jest olbrzymia, ale fakt pozostaje faktem.

Podkreślam jeszcze raz, że nie chcemy rozmawiać o takim modelu transportowym. Od tego są inne służby, które powinny eliminować wszelkie tego rodzaju nieprawidłowości. Skoro jednak, można tak powiedzieć, jesteśmy dzieckiem sukcesu, bo polski transport międzynarodowy to w tej chwili nr 1 w Europie, a mamy także bardzo rozbudowany transport wewnętrzny niezbędny do prawidłowego funkcjonowania naszej gospodarki, zatroszczmy się należycie o interesy branży. W jej interesie leży posiadanie kadry dobrze przygotowanych fachowców. Sami sobie z tym problemem nie poradzimy.

W większości przypadków przedsiębiorcy transportowi to małe firmy, posiadające od jednego do pięciu samochodów. Tak wygląda ponad 80% naszego potencjału. Te firmy potrzebują pracowników, którzy będą przygotowani teoretycznie oraz praktycznie. Wyobrażamy sobie zatrudnienia adepta, absolwenta szkoły branżowej i powierzenie mu naszych ciężarówek po okresie ok. 5 lat pracy w dystrybucji, w przewozach kurierskich itd. Problem tkwi w tym, że jeśli takiemu człowiekowi ograniczymy uprawnienia

do prawa jazdy kategorii B, to nie będzie on miał żadnej szansy, aby wyjść poza kurierkę. Nie będzie mógł pracować nawet przy rozwożeniu chleba ani w dystrybucji artykułów handlowych. W ten sposób ograniczamy go do pracy w charakterze kuriera lub przydzielamy mu status bezrobotnego przynajmniej na kilka lat. Nie wydaje mi się, żebyśmy mogli sobie na to pozwolić. Jako kraj nie jesteśmy na tyle bogaci, aby wykładać niemałe środki na wykształcenie absolwenta, który, praktycznie rzecz biorąc, nie będzie miał szansy na podjęcie pracy po skończonej szkole.

Przepraszam za ten może zbyt długi wywód, momentami odchodzący od głównego nurtu dzisiejszej dyskusji. Uważam jednak, że przedstawione kwestie są niezwykle ważne i stanowią fundament dla dalszych rozważań. Wiem to na podstawie doświadczenia zdobytego przy okazji wielu konferencji i debat prowadzonych w strukturach europejskich. Szczerze mówiąc, często muszę wówczas odpierać ataki na nas, które biorą się głownie z manipulowania pewnymi nieprawidłowymi praktykami. Jak powiedziałem, te praktyki się czasami zdarzają, ale zdecydowanie je zwalczamy i piętnujemy. Jeszcze raz chcę podkreślić, że moje zrzeszenie reprezentuje uczciwych, rzetelnych i poważnych przedsiębiorców. To, że osiągnęliśmy sukces w branży, to powód nie tylko do naszej satysfakcji. Jeśli chodzi zresztą o nas, to nie tylko czujemy satysfakcję, ale również czujemy, iż jesteśmy przyczyną własnych kłopotów. Doprowadziliśmy do swoistej nadpodaży i w konsekwencji wyraźnie ograniczył się popyt. To jednak inna kwestia.

W tej chwili czekamy niecierpliwie na uspokojenie sytuacji politycznej na rynkach wschodnich. Musimy w dobrej kondycji dotrwać do chwili, kiedy będziemy w stanie w pełni wykorzystać nasz potencjał. Z tej przyczyny aktualnie działamy na minimalnych poziomach rentowności, a wszystko po to, aby przetrwać do czasów, kiedy rynek rzeczywiście w pełni się dla nas otworzy. Będziemy wtedy wydajnie pracować, przysparzając przy okazji niemałe przychody budżetowi państwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję. Myślę, że wszystkie te zastrzeżenia odnośnie do nieprawidłowości w branży były niepotrzebne, panie prezesie. Obie Komisje bardzo przychylnie podchodzą bowiem do rozwiązania problemu dotyczącego kształcenia młodych ludzi w zawodzie kierowcy.

Pan poseł Mrówczyński, bardzo proszę.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo, rozwój szkolnictwa zawodowego jest dla polskiej oświaty bardzo ważny. Lata zaniedbań w tej przestrzeni powinniśmy mieć za sobą. Dotychczasowe, powszechne wręcz, kształcenie ogólne, licea ogólnokształcące do tej sytuacji doprowadziły, do braku fachowców w wielu zawodach. Wprowadzenie nowych zawodów, kwalifikacji uatrakcyjni wybór kierunków zawodowych, a także stworzy możliwości wpływu na rozwój gospodarki.

Rozwój kształcenia w zawodach kierowca mechanik i technik transportu drogowego jest jak najbardziej potrzebny, niezbędny. Trzeba jak najszybciej pochylić się nad zmianami stosownych przepisów umożliwiających uzyskanie prawa jazdy kategorii C, czego nie trzeba uzasadniać i zdecydowanie jestem za tym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę, pani Grudzińska.

Wiceprezes Fundacji „Przestrzeń dla Edukacji" Zofia Grudzińska:

Witam państwa serdecznie. Trochę zmienię wątek, żeby osiągnąć pewną równowagę pomiędzy obszarami.

Chciałabym przypomnieć, że od dłuższego czasu w dyskusji o szkolnictwie zawodowym podnosiliśmy konieczność kształcenia w kompetencjach tzw. miękkich, społecznych, komunikacyjnych, tym bardziej że większość ekspertów zauważa, iż przewidywanie struktury rynku i zapotrzebowania na zawody na 3–5 lat do przodu bardzo często doprowadza do tego, że w tym czasie wszystko się zmienia i absolwenci, ludzie świetnie wykształceni zawodowo, ale o słabych kompetencjach społecznych, o słabej elastyczności niestety nie trafiają w sytuacje rynkowe.

W związku z tym moje konkretne pytania. Przeglądając podstawy ogólnokształcące – przyznam, że do zawodowych nie zaglądałam, bo nie czuje się kompetentna – nie zauważyłam, żeby zostały tam uwzględnione te obiecywane lepsze warunki kształcenia w zakresie kompetencji miękkiej. Moje pytanie: Ile procentowo czasu, jeżeli w ogóle, przeznacza się w nowym szkolnictwie zawodowym na te obszary?

Jeszcze jedno pytanie z dziewięciu, które dzisiaj złożyłam w Ministerstwie Edukacji Narodowej. Prześlę je wszystkim państwu, członkom Komisji. Mówimy o branżowym kształceniu, o dualnym kształceniu i słusznie, ale zapominamy, że w strukturze naszego kraju bardzo duży procent szkół zawodowych funkcjonuje dobrze i zaspokaja potrzeby lokalne na podstawie klas wielozawodowych. Chciałabym bardzo się dowiedzieć, w imieniu moich organizacji, jakie tutaj ministerstwo przewidziało konkretne mechanizmy wsparcia tego modelu kształcenia? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Suchoń, bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję. Panowie przewodniczący, poruszamy tutaj bardzo ważny temat. Szkoda, że jeszcze w latach 90. popełniono takie błędy i to szkolnictwo zawodowe niestety zamordowano, ale mamy taką sytuację, jaką mamy.

Cieszę się, że już nie ma takiego twardego stanowiska i za to chciałem podziękować, że nie będzie kategorii C dla zawodu kierowca mechanik, dla absolwenta, lecz stanowisko jest bardziej miękkie, że po wprowadzeniu stosownych zmian będzie taka możliwość. Szanowni państwo, to jest kluczowe.

Jeżeli chodzi o styk nauki, kształcenia i biznesu, to jest właśnie znakomity przykład, że szkoła powinna wypuszczać takiego absolwenta, który już jest w pewien sposób przygotowany do podjęcia swojego życia zawodowego. Jeśli chodzi o kierowców, to wiadomo, że oni po szkole – posiadając wyłącznie prawo jazdy kategorii B – nie będą zatrudniani przez transport ciężarowy, ponieważ nie posiadają podstawowych kwalifikacji. Szkoła powinna przygotowywać absolwentów, choć wiadomo, że muszą jeszcze odbyć staż u pracodawcy, bo dzisiejsze samochody ciężarowe dysponują zaawansowaną technologią, ale taki absolwent powinien poznawać już w trakcie nauki na praktykach, np. przez miesiące wakacyjne, te pojazdy, powinien móc tę praktykę zdobyć. Musi w tym celu oczywiście posiadać prawo jazdy odpowiedniej kategorii. Wejście w życie zawodowe nie powinno być obarczone taką barierą, że wychodząc ze szkoły, musi jeszcze wydać 10 tys. zł, żeby do zawodu wejść. Tu jest problem.

Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że w przypadku akurat tego zawodu już dzisiaj wakaty to kilkadziesiąt tysięcy miejsc pracy i to się oczywiście będzie pogłębiać. Dlatego apeluję do rządu, żeby podjął inicjatywę legislacyjną tak, żeby ten temat zamknąć. Oczywiście Nowoczesna może zgłosić taki projekt ustawy, możemy to przedstawić w parlamencie, ale prawda jest taka, że projekty opozycji – słuszne czy nie – są odrzucane z automatu. Żeby nie przedłużać tego procesu legislacyjnego, nie będziemy zgłaszać swoich ustaw w tym zakresie i na ten moment, ale apelujemy do rządu, żeby wziął to na poważnie. Przecież panowie prezesi bardzo klarownie przedstawili ten ważny problem. Apeluję do rządu o podjęcie tych inicjatyw legislacyjnych. Deklarujemy, że będziemy nad tym pracować, przygotujemy odpowiednie przepisy, ale nie chcemy, żeby było mówione, że to Nowoczesna zgłosiła.

To jest kluczowy problem dla gospodarki z punktu widzenia naszych interesów w konkurencji z gospodarkami innych państw. Dlatego swoje przemówienie zakończę takim apelem i prośbą o podjęcie takich działań legislacyjnych, żeby pokonać tę niemoc. Państwo deklarowali, że ten imposibilizm będą państwo wykluczać z polityki, więc to jest taki dobry moment, żeby dokonać takich zmian, o co apeluję. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę, pani poseł Teresa Wargocka.

Poseł Teresa Wargocka (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Przede wszystkim chciałam wyrazić bardzo duże zadowolenie odnośnie do wprowadzenia nowego zawodu kierowca mechanik, bo skoro w pierwszym roku naboru 51 szkół podejmuje ten kierunek, to znaczy, że cieszył się on bardzo dużym zainteresowaniem i państwo, jako branża, wykonaliście swoją pracę, żeby dotrzeć do dyrektorów, do starostów i tego państwu gratuluję. To jest wspólny sukces edukacji i Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Chciałam rzucić trochę inne światło na problem. Kategoria C, czyli kierowanie pojazdami ciężarowymi, a C+E z naczepą, to państwo się świetnie orientujecie, że jest to kwalifikacja w zawodzie technik transportu drogowego. Mamy zupełnie inną sytuację w 4-letnim technikum, a za chwilę w 5-letnim technikum, gdzie edukacja może absolutnie gwarantować, że uczeń, który kończy szkołę w wieku 19–20 lat, będzie dla państwa świetnym kandydatem do pracy. Ponadto już w obecnych przepisach prawa oświatowego mamy kurs kwalifikacyjny dający to uprawnienie, który można nabudować na zawodzie kierowca mechanik w szkole zawodowej czy już w tych realiach w szkole branżowej. Jest jeszcze trzecia możliwość w systemie oświaty, to jest w szkole policealnej technik transportu drogowego z tą kategorią. Są więc trzy możliwości, a jeszcze jest kolejna możliwość, mamy fundusz szkoleniowy i z tego co wiem, urzędy pracy dofinansowują tego rodzaju kursy i egzaminy.

Te możliwości są. Państwo poszukują jeszcze nowych rozwiązań i ja się temu nie dziwię, bo branża potrzebuje kadr, ale kierowanie oferty do najmłodszej grupy uczniów szkół zasadniczych zawodowych budzi jednak pewne obawy. Państwo mówią, że oni nie siądą od razu za kierownicę, że 5 lat popracują na innych stanowiskach, więc jest czas, żeby tę kwalifikację uzupełnić. Myślę, że gdyby tu usiedli dyrektorzy szkół, którzy uczą kierowców mechaników dla branży samochodowej, to również mieliby obiekcje, bo chodzi o człowieka 18-letniego, 19-letniego i jego rozwój jest na pewno mniejszy niż człowieka po 20. roku życia. Rozumiem, że to jest ten element, który jest ciągle dyskutowany, ale chciałabym, żeby on tutaj wybrzmiał, żebyśmy wszyscy jako posłowie wiedzieli, że to nie jest tak, że system nie kształci.

Chciałabym dopytać, jaki jest państwa – jako branży transportu samochodowego – wkład w kształcenie kadr dla swojej branży. Jak to wygląda z państwa strony? Jak ten postulat pani minister Machałek, że robimy to razem, angażując również swoje środki i kadry, wygląda z państwa strony? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę teraz panów, proszę się przedstawiać.

Starosta gostyniński Tomasz Matuszewski:

Tomasz Matuszewski, starosta gostyniński. Szanowni państwo, jestem jednym z tych, którzy ruszyli we wrześniu 2016 r. Dlaczego zarząd powiatu podjął taką decyzję, żeby dofinansować ten kierunek i przewidział, żeby w roku 2019 ci absolwenci wyszli ze szkoły z kategorią uprawniającą do jazdy samochodem ciężarowym z przyczepą lub naczepą?

Jeżeli „produkujemy”, przepraszam za to słowo, pełnego fryzjera, pełnego kucharza, cukiernika czy murarza, to dlaczego mamy produkować „kulawego” kierowcę? Zakończenie jego edukacji z kategorią B i kodem 95, czyli zawodowstwem to jest kulawość. Po drugie, nie za bardzo potrafiłbym jako organ prowadzący szkołę zaakceptować 20 godzin jazdy praktycznej w tej części kwalifikacji wstępnej, która dotyczy jazd. Jeżdżenie samochodami do 3,5 tony nie ma sensu, ponieważ cały program kwalifikacji wstępnej jest przypisany dla kategorii wyższych niż 3,5 tony.

Ostatnie zdanie, żeby państwa nie zanudzać. Rynek usług szkoleniowych, wolny rynek skupiony w szkołach jazdy nie za bardzo daje alternatywę, ponieważ uczy na za starych i za lekkich samochodach, czyli nie nauczy tych kierowców tego, czego dzisiaj polski transport wymaga. Rozpoczęliśmy drugą transzę, jest druga tura uczniów, ta pierwsza pewnym, umownie nazwijmy pilotażowym torem. Chciałbym, aby mój głos został zapamiętany na zasadzie pewnej dobrej praktyki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję. Pan Jeneralski, proszę jeszcze raz.

Przedstawiciel ZMPD Sławomir Jeneralski:

Chciałbym odpowiedzieć pani poseł na wątpliwości związane z celowością kategorii C w szkole branżowej pierwszego stopnia. Otóż w latach 2016 i 2017 Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w ramach konsultacji, które miały nas przygotować do postulowania czegokolwiek w tej sprawie, odbyło kilkadziesiąt spotkań na terenie całej Polski, w których uczestniczyli przedstawiciele powiatów, często starostowie lub dyrektorzy odpowiedzialni za edukację, dyrektorzy szkół, nauczyciele i przewoźnicy. Myśmy na tych kilkudziesięciu spotkaniach prezentowali ten sam co dzisiaj nasz wymyślony model kształcenia, czyli w szkole branżowej pierwszego stopnia – kategoria C, w branżowej drugiego stopnia – C+E. Trzeba wiedzieć – rozumiem, że pani poseł ma tego świadomość – że dzisiaj C+E i technik transportu drogowego to jest oferta edukacji dla dorosłych, a pierwsi absolwenci szkół branżowych drugiego stopnia trafią na rynek pracy w 2021 r., jeśli dobrze liczę.

Odbyliśmy więc kilkadziesiąt spotkań i proszę mi wierzyć, w czasie tych spotkań nie zetknęliśmy się z ani jedną krytyczną opinią na temat proponowanego przez nas modelu kształcenia, który został opracowany przez komisję szkoleniową ZMPD, pracującą pod kierunkiem obecnego tutaj pana Euzebiusza Gawrysiuka. Wszyscy mówili: tak, tak powinno być, to jest normalne, naturalne, poprawne rozwiązanie.

Jeśli chodzi o model dualny i udział przewoźników w kształceniu praktycznym, to powtórzę raz jeszcze – oni tylko czekają na szansę, trzeba im dać coś, w czym mogą uczestniczyć, bo w kształceniu kierowców osobówek uczestniczyć nie mogą, bo to nie jest ich branża. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę panią o zabranie głosu. Będziemy powoli zamykać dyskusję. Jeszcze trzy głosy. Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się.

Dyrektor ds. projektów strategicznych Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" Joanna Rutkowska:

Joanna Rutkowska, Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska", członek Konfederacji Lewiatan. Bardzo serdecznie dziękujemy panom przewodniczącym za to dzisiejsze posiedzenie. Zdecydowanie tematyka edukacji jest bardzo istotna. W ubiegłym roku wydaliśmy duży raport dotyczący w ogóle rynku pracy kierowców, w którym kompleksowo zdiagnozowaliśmy problemy na rynku pracy. Mamy świadomość tego, że dobrze zaprojektowany system edukacji może być ciekawą alternatywą dla młodych ludzi na uzyskanie tego zawodu, gdyż aktualnie koszty uzyskania tego zawodu, wejścia do tego zawodu to ok. 12 tys. zł.

Nie chcąc powielać wypowiedzi moich przedmówców, chciałabym zapytać Ministerstwo Edukacji Narodowej o jedną kwestię. Poruszaliśmy ten problem w ramach różnego rodzaju spotkań, również z panią minister Anną Zalewską. Dostrzegamy pewien deficyt nauczycieli, którzy mogliby w pełni i dobrze wykształcić uczniów, kierowców. Jest pewna grupa instruktorów, która nie spełnia wymogów związanych z Kartą Nauczyciela i którzy pomimo swoich bardzo wysokich kompetencji nie mogą uczyć w szkołach. Podczas jednego ze spotkań z panią minister usłyszeliśmy, że ministerstwo przygląda się temu problemowi i dokona w najbliższym czasie przeglądu Karty Nauczyciela właśnie w tym kierunku. Stąd też moje pytanie, czy możemy liczyć na rozwiązanie tego problemu.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę jeszcze pan Gawrysiuk, a potem pani minister odpowie. Jeszcze pan poseł Piontkowski.

Przedstawiciel ZMPD Euzebiusz Gawrysiuk:

Dziękuję. Gawrysiuk Euzebiusz, reprezentuję ZMPD i jednocześnie grupę transportowców międzynarodowych. Z tego tytułu, że zajmuję się problemem edukacji kierowców, słuchając tego wszystkiego, zgadzam się ze wszystkim, co państwo tutaj twierdzicie. Państwo się zgadzacie z nami, że jest to ogromny problem, że trzeba go rozwiązać itd., ale słuchając informacji Ministerstwa Edukacji Narodowej i Ministerstwa Infrastruk-

tury i Budownictwa, odnoszę wrażenie, że w dalszym ciągu jest stosowana zasada odbijania piłeczki, że jednak nie ma dobrej woli. Dlaczego? Uzasadnię.

Ministerstwo Edukacji Narodowej w tej informacji stwierdza, że – co podniósł już kolega Jeneralski – że trzeba zmienić ustawę o służbie medycyny pracy w zakresie badań psychologicznych lekarskich. Z kolei w informacji Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa to wygląda o wiele prościej, bo wystarczy wpisać do podstawy programowej prawo jazdy kategorii C i jeżeli zostanie to zawarte w podstawie programowej, będzie to wystarczające, żeby dyrektor szkoły, która kształci w tym zawodzie, kierował na konieczne badania i pokrywał ich koszty. Oznacza to, że zmiana przepisów przez Ministra Zdrowia byłaby niepotrzebna. Można by było wprowadzić do podstawy programowej kształcenia w zawodzie kierowca mechanik przygotowanie do uzyskania prawa jazdy kategorii C.

Z tego co twierdzi Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Ministerstwo Zdrowia wcale się nie kwapi do zmiany tej ustawy, a nawet wręcz nie zamierza jej zmieniać. W związku z tym, jeżeli byłaby ta dobra wola i to co twierdzi Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, byłoby realne, to dlaczego Ministerstwo Edukacji Narodowej wyrzuciło prawo jazdy kategorii C z podstawy programowej, którą myśmy opracowali w 2015 r., która była opracowywana przy naszym udziale? Myślę, że to trzeba wyjaśnić, bo jeżeli jest rzeczywiście dobra wola i ta możliwość istnieje, to uważam, że powinno się ten moment wykorzystać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Piontkowski, bardzo proszę.

Poseł Dariusz Piontkowski (PiS):

Jeszcze raz chciałbym podkreślić, że akurat ten zawód, o którym dziś rozmawiamy, to jest konsekwencja pewnej luki w systemie edukacji zawodowej, która istniała co najmniej przez kilkanaście lat. Dzisiaj państwo zbierają tego żniwo i nie da się tego zmienić w ciągu kilku miesięcy. Jest jednak pewna możliwość i myślę, że najszybszym sposobem zmiany, poza zmianą podstaw programowych i wprowadzenia pewnych zmian w szkołach branżowych, jest jak najszybsze dofinansowanie przez stowarzyszenia przewoźników kursów kwalifikacyjnych.

Przedstawiciel Ministerstwa Edukacji Narodowej wyraźnie wskazywał, że – po pierwsze – jest kilka szkół policealnych, ale także przynajmniej jedno centrum kształcenia praktycznego, które prowadzą tego typu kursy zawodowe. Mam pytanie do przedstawicieli Ministerstwa Edukacji Narodowej: Czy koszt takiego kursu to rzeczywiście 12 tys. zł? Prosiłbym o potwierdzenie. Czy te koszty w całości ponosi słuchacz takiego kursu? Jeżeli rzeczywiście jest to taka kwota, czy nie warto byłoby znaleźć jakieś środki, być może w porozumieniu między ministerstwem a przewoźnikami, aby dofinansować tego typu kursy? Wówczas być może liczba chętnych słuchaczy takich kursów byłaby zdecydowanie większa i dużo szybciej rozwiązałoby to państwa problem, bo mielibyście starszych absolwentów tego typu kursów, więc nie pojawiałby się tu dylemat, czy osiemnastolatek to już jest właściwy wiek, aby kierować takim pojazdem. Po drugie, nie musielibyście czekać 3 lat na skończenie całej szkoły branżowej, tylko 12 miesięcy, żeby absolwent takiego kursu po zdaniu egzaminu stał się kierowcą, którego moglibyście zatrudnić.

W dyskusji o szkołach branżowych mówiliście, że potrzebujecie szybkiej zmiany podstaw programowych, a jednocześnie deklarujecie, że absolwent takiej szkoły zacząłby funkcjonować jako pełnoprawny kierowca dopiero po 4–5 latach. Znaczy to, że w praktyce zakładacie, że taki absolwent szkoły dopiero za 7–8 lat będzie pełnoprawnym kierowcą. Nie rozwiązuje to więc wam problemu dzisiaj. Jedynym sposobem jest tu jak najszybsze dofinansowanie i pozyskanie chętnych na takie kursy. Zobaczcie, że chętnych jest teraz bardzo niewiele, być może barierą jest kwota. Jeżeli tak jest, to spróbujmy się porozumieć pomiędzy państwem a transportowcami, którzy jesteście tym zainteresowani. Nie mówię o kwotach, jakie wchodziłyby tu w rachubę, ale to jest chyba najszybsze do zrobienia, przy jednoczesnym rozmawianiu o zmianie podstawy programowej.

Mam też pytanie, dlaczego – według państwa z ministerstwa – tylko jedno centrum kształcenia praktycznego organizuje tego typu kursy. Czy barierą jest sprzęt? Przecież

szkół, które kształcą mechaników, które organizują kursy dla kierowców tej niższej kategorii, w Polsce jest bardzo dużo. Nie wiem, czy to nie jest jeden z najpopularniejszych kierunków, jeżeli chodzi o kształcenie zawodowe. Co jest barierą, która powoduje, że bardzo mało szkół organizuje tego typu kształcenia?

Pojawił się tutaj element dotyczący kształcenia nauczycieli. Pani minister wyraźnie mówiła w swojej wypowiedzi wstępnej, że już zostały przygotowane dwa elementy dotyczące kwalifikacji nauczycieli zawodu. Po pierwsze, uwolnienie płacy, aby zachęcić ludzi spoza szkół do tego, aby zechcieli nauczać zawodu poprzez atrakcyjną płacę, ale także ma nastąpić zmiana sposobu kwalifikowania, oni nie będą musieli spełniać tych wszystkich wymagań, które nauczyciele zawodów teoretycznych teraz muszą spełniać, aby móc uczyć w szkole. To są dwa elementy, które powinny szybko pozwolić – zwłaszcza w takich specjalnościach jak kształcenie kierowców samochodów ciężarowych – na pozyskanie, nazwijmy to mimo wszystko, nauczycieli zawodu.

Kolejna sprawa, o której chciałbym powiedzieć na koniec, dotyczy części ogólnej kształcenia zawodowego. Część posłów opozycji z uporem próbuje forsować takie oto przekonanie, że absolwenci szkół branżowych o niczym innym nie marzą, jak tylko o pójściu na studia. Po raz kolejny i także z uporem będę powtarzał, że to jest absolutnie nieprawda. Panowie zakładają, że po skończeniu szkoły branżowej czy zawodowej absolwent dosyć szybko pójdzie do pracy i raczej na studia nie pójdzie. To samo jest w innych kwalifikacjach. W związku z tym liczba tych, którzy ewentualnie dotrą do szkoły branżowej drugiego stopnia i będą chcieli jeszcze pójść na studia, to będzie ułamek procenta, a może 2–3%, to wszystko. W związku z tym wylewanie krokodylich łez, że tam jest jakaś nierówność, w ogóle nie ma sensu. Trzeba też wyraźnie powiedzieć, że obecna reforma edukacji umożliwia dopiero teraz absolwentom szkół zawodowych dalsze kształcenie, bo do tej pory w dużej mierze mieli oni tę drogę zamkniętą.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję bardzo. Poproszę panią minister o odpowiedzi. Nie wiem, czy w sprawie kosztów i finansów nie warto pomyśleć o tym programie 20 tys. zł na rozpoczęcie własnej działalności. Środki są bezzwrotne i są dla młodych ludzi. Może warto rozszerzyć ten program o kształcenie kierowców. Bardzo proszę, pani minister.

Sekretarz stanu w MEN Marzena Machałek:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, wybrzmiały tutaj dwa sprzeczne stanowiska: jedno stanowisko, aby młody człowiek szybko po szkole branżowej poszedł do pracy, drugie stanowisko pani poseł Fabisiak, żeby zrobić wszystko, żeby poszedł na studia. Jeżeli chcemy, żeby młody człowiek po szkole branżowej pierwszego czy drugiego stopnia, jak postulują państwo pracodawcy, był dobrze przygotowany do zawodu, to rzeczywiście musi mieć odpowiednią ilość kształcenia praktycznego i odpowiednią ilość kształcenia teoretycznego w zawodzie. To się musi odbywać kosztem kształcenia ogólnego. Młody człowiek powinien mieć na tyle dobre doradztwo zawodowe, żeby wiedział, na jaką szkołę i dlaczego się decyduje i jakie później ma możliwości, jeśli chodzi o ścieżkę kształcenia i ścieżkę zawodową. Nie można mieć wszystkiego w jednym, chociaż wprowadziliśmy, że jest matura branżowa, która jest równoważna z inną maturą. Daliśmy też możliwość, że przedmiot dodatkowy to może być egzamin zawodowy. Dodatkowe punkty, które może przyznać uczelnia, to już sprawa autonomii uczelni.

Druga sprawa. Padło tu pytanie, dlaczego nie kształcimy tak jak w Niemczech w kształceniu zawodowym. Przyczyn jest wiele, proponuję o tym trochę poczytać, a wtedy dowiemy się, że system dualny w Niemczech to są dziesięciolecia tradycji. W Niemczech istnieje coś takiego jak samorząd gospodarczy, który grupuje pracodawców. W większości jest on odpowiedzialny za kształcenie zawodowe. Samorząd gospodarczy jest przy wpisywaniu i opracowywaniu zawodów, jak też przy egzaminowaniu. Dlatego my nie możemy, nawet starając się bardzo, wprowadzić takiego systemu dualnego, jaki jest w Niemczech. Jest to po prostu niemożliwe, aczkolwiek staramy się z tych wzorców czerpać.

W Niemczech do szkoły w systemie dualnym trafia młody człowiek, który jest już po kształceniu ogólnym i tam jest tylko kształcenie zawodowe. Nie możemy prowa-

dzić tylko kształcenia zawodowego w szkole branżowej, bo zaraz podniosłyby się głosy, że ograniczamy możliwość i zabieramy szanse. Musimy znaleźć złoty środek. Mówię o tym, żeby była świadomość, że na pytanie polskich pracodawców do ministerstwa edukacji w Niemczech, ile państwo płaci pracodawcom za to, że kształcą w zawodzie, odpowiedź była taka, że państwo nie płaci, tylko państwo rozważa kary dla pracodawców, jeśli nie kształcą. To jest taka różnica. Na pytanie do Szwajcarów, jak to robią, że pracodawcy kształcą w zawodzie, odpowiedziano: bo nam się to opłaca. Pytano dalej, co dostają od państwa, a odpowiedzieli: nic, my po prostu mamy dobrze przygotowanych pracowników.

Jest tu miejsce na jeszcze jedną puentę ogólną: jeśli państwo pracodawcy inwestujecie w samochody, w maszyny, w nowe technologie, to wydaje się, że myśląc bardziej nowocześnie, a z drugiej strony patrząc na tradycje innych krajów, bardzo istotną sprawą jest kapitał ludzki i inwestowanie w człowieka. Dzisiaj chyba naprawdę rozmawiamy o dwóch kwestiach, jeśli mówimy konkretnie o branży transportowej: kiedy pozwolimy młodemu człowiekowi wsiąść na tira, i to jest rzeczywiście ważne pytanie, oraz kto za to zapłaci. Myślę, że o tym rozmawiamy – kto za to zapłaci. Z drugiej strony trzeba rzeczywiście rozważyć przepisy, które są uzależnione od innych ministerstw. Sądzę, że tu jesteśmy otwarci i wybrzmiało jasno, że dzisiaj już można uczyć i przygotowywać do prawa jazdy kategorii C w klasie kierowca mechanik, jeśli państwo dogadacie się z powiatem, ze szkołą, to już teraz możecie w tej kategorii kształcić, a później trzeba rozmawiać o kosztach kształcenia i egzaminowania.

Nie zamykamy się na tę sugestię, żeby wprowadzić to do podstawy. Musimy to przedyskutować z innymi resortami, żeby dojść, czy jest to możliwe od strony prawnej. Myślę, że dzisiaj nie tylko brakuje kierowców na rynku, lecz także brakuje też energetyków, budowlańców. Tak naprawdę, której branży byśmy nie dotknęli, to fachowców brakuje. Jeszcze raz powtórzę, że nie ma tak dobrze zorganizowanego państwa w Europie z dobrym kształceniem zawodowym, gdzie za wszystko płaci rząd, państwo. To się organizuje wspólnie z pracodawcami. Nie uchylamy się od odpowiedzialności, nie chcemy zabierać żadnych pieniędzy, ale jeśli dzisiaj mamy po szkołach zawodowych 40-procentowe bezrobocie, to znaczy, że to kształcenie – choć w 60% w dualu – jest nietrafne bądź nie najlepiej prowadzone. Otwieramy się na sugestie pracodawców, to co będzie możliwe, będziemy zmieniać.

Dodam, że za wprowadzenie nowego zawodu, jako państwo płacimy bardzo dużą część kosztów kształcenia, nawet dzisiaj za przygotowania do zawodu kierowca z kategorią C, tylko nie płacimy wszystkiego. Tutaj musimy się rzeczywiście porozumieć. Odnoszę wrażenie, że w tym jest problem. W bogatszych od nas krajach też są dyskusje z pracodawcami, a także ze związkami zawodowymi. Wszyscy partnerzy społeczni rozmawiają na temat zawodu, kwalifikacji, wprowadzenia go na rynek. Mamy jeszcze przed sobą rozmowę z pracodawcami na temat tego, jakich umiejętności będziemy potrzebowali na rynku od ludzi przy tak zmieniającej się rzeczywistości cywilizacyjnej. To wszystko musimy ogarnąć jako ministerstwo, ale – jak mówię – możemy być tą platformą, która to wszystko koordynuje, natomiast sprawa kształcenia zawodowego to też sprawa resortów gospodarczych i pracodawców. Jesteśmy do wspierania tych działań i to robimy.

Chcę pogratulować zaangażowania przedstawicielom pracodawców, że takie klasy powstają. Myślę, że to dobry znak. Jest w tej chwili kwalifikacja wstępna, to jest dobrym wyjściem w sytuacji, gdy dopiero dwudziestojednolatek może wsiąść, mówiąc w skrócie, na tira. Jest jednak kwestia dalszej dyskusji, co z badaniami, co z finansowaniem i co z przepisami. Jesteśmy otwarci na tę dyskusję.

Na pytania o maturę odpowiedziałam, o kształcenie dualne odpowiedziałam. Myślę, że najważniejsze, co mogę powiedzieć, to że jesteśmy otwarci. Jeśli to będzie możliwe, to powoli podstawę programową będziemy zmieniać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję. Bez wątpienia spotkanie trzech ministerstw w tej sprawie, bo Ministerstwo Zdrowia jest tu potrzebne, żeby sprawę zamknąć, jest potrzebne. Jeśli mogę mieć postu-

lat, to proszę, aby oczekiwanie na dyskusję nie trwało zbyt długo, ale żeby dyskusja się odbyła, zakończyła wnioskami, które zadowolą wszystkich.

Sekretarz stanu w MEN Marzena Machałek:

Myślę, że muszą zadowolić, bo my jako Ministerstwo Edukacji musimy patrzeć na kształcenie zawodowe, ale musimy też widzieć dobro młodego człowieka. Jestem ciekawa nie tylko poglądów przedstawicieli branży transportu drogowego, lecz także generalnie jak widzimy przyszłość młodego człowieka. To nie jest tylko to, czy jesteśmy otwarci, czy nie. Bierzemy po prostu różne aspekty pod uwagę.

Przewodniczący poseł Rafał Grupiński (PO):

Dziękuję bardzo.

Na tym zakończyliśmy wspólne posiedzenie Komisji. Dyskusja została zamknięta, pani poseł. Dziękuję bardzo.